

## 平成30年度 第1回桜井市地域公共交通活性化再生協議会会議要旨

- 日 時 平成30年5月21日（月）午後2時から
- 場 所 桜井市役所 本庁4階 第一委員会室
- 出席者 協議会委員11名（うち、代理出席者7名） 事務局4名
- 会議内容

挨拶 桜井市副市長 笹谷 清治

### 議案説明

#### 1) 平成29年度の事業報告について（資料1・資料2・資料3）

##### 【事務局説明】

- 資料により説明

##### 【意見】

- コミュニティバスの利用者数については、ほぼ横ばいということ  
でよいか。
  - ・コミュニティバスは、多武峯線については近年ずっと減少傾向にあ  
ったのが、歯止めがかかり、増加に転じた。これは先ほど説明したよ  
うに首都圏でのJRのキャンペーンに加えて、月一回NHKで放映さ  
れている音羽山観音寺のドキュメンタリー番組の影響で、下居のバス  
停までのお問い合わせが最近多くなっている。また、県でも、冬期に  
宿泊施設でのバス運賃のキャッシュバックキャンペーンを多武峯線  
で実施していただいた。このような複合的な理由があって平成29年  
度は乗降数が増加したと考えられる。このことから、今後観光面に力  
をいれていくヒントを得ることができた。
- 昨年、多武峯線では10月に台風の影響で通行止めがあったが、その  
影響はどうだったか。
  - ・土木事務所の配慮もいただき、バスを小型化して運行したことで、  
生活路線としての輸送量は一定確保できたので、想定していたよりは  
減少の幅は少なかった。しかし、ちょうど観光シーズンということも  
あったので、台風がなければもっと増加の幅は大きかったのではない  
かと考える。いずれにしても、奈良交通にも尽力をいただき、被害は

最小限に抑えられたと認識している。

- 奈良交通の臨時バスは台風の影響はどの程度だったか。
  - ・利用はやはり少なかった。タクシーに乗ってくださいという案内に切り替えたので、タクシーのご利用は多かったのではと思う。
- 高家のデマンドタクシーのご利用は低調であるが、これは啓発不足という要因だけではないように思うが、どうか。
  - ・一定、高家の集落にチラシを全戸配布し、利用登録もしていただき、周知と利用の啓発を行っているが、やはりご利用は少ない。本当に地元の需要と合致しているか、さらに分析をかけながら再編に繋げていきたい。

## 2) 桜井市公共交通運行実施計画の一部改定について（資料4）

### 【事務局説明】

- 資料により説明

### 【意見】

- （事務局より追加説明）実態からかけ離れた目標値設定は好ましくない。決してハードルを下げるということではないが、実態と増便の状況を鑑みて目標値を改定した。

異議なく、承認される。

## 3) 生活交通確保維持計画（地域内フィーダー系統確保維持計画）について（資料5）

### 【事務局説明】

- 資料により説明

### 【意見】

- （奈良運輸支局より追加説明）今年度4月に交付要綱の改正があり、計画の様式等に変更があったので、説明させていただく。第一に、各都道府県で定める外客来訪促進計画と整合性のとれた生活交通確保維持改善計画を定めることが決められた。現在は、近畿圏では大阪で

定められているのみであるので、この3ページの「19. 外客来訪促進計画」の項目は該当なしとなっている。今後、県で計画が定まれば相互の計画で整合性について記載の追加をしていくこととなる。次に、国庫補助上限額について、算定式の改定があり、金額が下がることとなった。この補助事業については、バスなどの陸上交通は鉄道や海上交通、離島交通と同じ枠内に予算がとられているが、鉄道や海上交通、離島交通から要望があがってきており、陸上交通の分配が減っていることが上限額減の理由である。

- ・外客来訪促進計画は、県の組織が今後計画を策定した場合、市として整合性をとるという認識でよいか。
- ・県で計画を策定した場合に計画の地域を定めることになると思われるので、その地域として市が定められた場合は、数値等の点で整合性をとってもらいたい。
- ・補助金の関係であるが、全体のパイは変わらないが陸上交通の分配が減っているということだが、具体的にはどのくらい減っているのか。
- ・具体的な数字までは今わからないが、算定式は、前年度は対象人口×150円+240万円であるが、対象人口×120円×0.7+200万円に改正になっている。
- ・市の上限額は、300万円ほど減になっている。

異議なく、承認される。

#### 4) 今後の市公共交通再編について（資料6～10）

- （事務局より追加説明）12月議会でも意見をいただいているが、年々公共交通にかかる経費が増加しているなかで、一定のサービス水準を保ちながら公共交通を維持できるか心配の声がある。協議会で議論をしていただきながら持続可能な、効果的・効率的な公共交通の最適あり方を探っていきたい。3つの再編のポイントを記載しているが、桜井市は生活交通だけでなく来訪者を運ぶ為の交通も確保しなければならない。路線バスの形式がいいのか、デマンドバス・タクシーの形式がいいのか、一定整理をしていながら路線の点検をしたい。今日でなくても、今回お配りする事例集を見ていただき、「こういう形がいいのではないか」といった意見をいただくと、事務局としても非常に助かる。
- 市の公共交通のあり方としては、デマンドタクシーがなくなると公共

交通空白地域になってしまう上之郷地域や高家地域をカバーするという点もちろんあるが、一方で免許の返納をされた方の代替交通という点も重要である。免許の返納というのはやはり最近増えているのか。

・免許の返納は増えてきているが、桜井はそもそもの人口に対する免許保有率が高く、さらに免許を保有している方の中の高齢者率も高い。免許を返納して公共交通を利用してもらおうという利用促進の中で、例えば高家は免許を返納してデマンドを使うというやり方がなかなか浸透していないと思う。先の話にもあったが、上手に要望を吸い上げて、反映させていかないと、利用促進には繋がらないと思う。

- 再編ポイントについて、使用車両の見直しということで車両を小型化しても、維持管理費は減ると思うが、人件費が全体の経費の中で大きな割合を占めるのでメリットがあまりないとのことだが、実際どうか。
  - ・小型の車両であるワゴン車等は大型バスの半分の車両価格である。しかし、大型バスは20年もつが、ワゴン車等は寿命が長くなく、耐用年数は5年～10年ほどである。20年以上運行するとしたら、トータルで考えるとあまり費用は変わらないように思う。一方で、人件費に関しては、奈良交通では7メートル未満の車両については3年目くらいの運転手を起用しているので、若干は少なくなると考えられる。ただ、多武峯線など観光シーズンもあるので全部小型車両にするのは難しい。それよりも路線の端のご利用の少ないバス停まで運行するのを止めて運行キロを少なくし、その分ご利用の多いバス停の通過回数を多くするなどの工夫をしてはどうか。
- 去年、奈良県で発行したプラチナ定期券についてであるが、その後どうか。
  - ・去年、県で社会実験を行い、700枚限定でプラチナ定期券を発行した。好評をいただきすぐ完売になった。現在ICカードのデータを収集しているところである。
  - ・桜井市は対象になっていたか。
  - ・桜井市は対象にはなっていたが、近鉄大阪線より北側が100円、長距離路線が多い南側が半額と、割引率が異なっていた。
  - ・奈良県を北と南に分けて呼ぶのは好きでないが、政策的な面でも、たとえば宇陀市と広域で長谷寺と室生寺を結んだような観光路線をPRするなど、県も南のことを考えていただきたい。

- 持続可能な公共交通を目指して再編を考えていくということだが、具体的な収支の改善目標値等はあるか。また、この再編については、300万の国庫補助金減額を見据えた上での改善策であるのか。
  - ・具体的な目標の金額は定めていない。あくまでも現在のサービス水準を落とさたくないなので、様々な手法の可能性を探りながら、目標額、効果額といったものを設定していきたい。そのため、たくさんアイデアをいただけたらと思っている。